

Autotohtori koeajaa:

Toyota Corolla Sol 1,6 Dual VVT-i



Uusi Corolla on 130 mm edellistä mallia pitempi ja 50 mm leveämpi. Korin alaosan koveralla muotoilulla on saatu varsin onnistunut lisä ulkonäköön. Vaativien suunnittelutavoitteiden tuloksena syntyneen uutuuden toivotaan vetoavan nuorempaankin eurooppalaiseen asiakaskuntaan.

Uusi Corolla edustaa merkin kymmenettä sukupolvea. Vuoden 1966 jälkeen merkkiä on myyty maailmalla lähes 32 miljoonaa kappaletta. Suomessa on myyty yli 280 000 Corollaa, joista edelleen rekisterissä on 164 587 kappaletta. Näillä lukemilla Corolla nousee Suomessa autokantatilaston suosituimmaksi malliksi.

Uutta Corollaa suunniteltaessa on ollut tavoitteena kehittää tuote, joka vetoaisi myös eurooppalaiseen nuorempaan asiakaskuntaan ja samalla kuitenkin säilyttäisi kaikki nykyisten asiakkaiden arvostamat ominaisuudet. Suuntautuminen nuorten asiakkaiden tarpeisiin on tärkeä osa-alue, sillä onhan Suomessakin viime vuosina pidetty Corollaa "pappojen" auton, jollaista moni nuori ei valitsisi ensimmäiseksi autokseen.

Uusi Corolla on keskisuuren perheautoluokan neliovinen sedan. Corollan leveys on edelliseen malliin verrattuna kasvanut 50 mm ja pituus on lisääntynyt 130 mm, eli auton ulkomitat ovat kasvanut huomattavasti. Uudet mitat ovat silmämääräisestikin selvästi havaittavissa. A-pillaria on siirretty eteenpäin ja korin alaosan koveralla muotoilulla on saatu varsin onnistunut lisä ulkonäköön.

Corollan moottorivalikoima on pääpiirteittäin sama kuin ennenkin. Koeajetussa 1,6-litraisessa versiossa on kuitenkin kokonaan uusi kone, jonka merkittävin muutos on venttiilikoneistossa, jossa myös pakopuolen nokka-akselin ajoitus on muuttuva. Tällä Dual VVT-i



Mittaristo on toteutettu uudella Optitron-tekniikalla. Monitoiminäytöt ovat varsin selkeät silloinkin, kun auringonvalo osuu niihin. Varustelutaso on kiitettävää.



Tarjolla oleva moottorivalikoima on pääpiirteittäin sama kuin ennenkin. Koeajetussa 1,6-litraisessa Corollassa on kuitenkin täysin uusi Dual VVT-i-tekniikkaan perustuva kone.

-tekniikalla on saatu moottorin vääntö paremmaksi ja laajemmalla käyntinopeusalueella käytettäväksi. Myös moottorin taloudellisuus on parantunut, sillä kulutuslukemat ovat käytännössä pienemmät, vaikka teho on kasvanut. Yhdistetyn kulutuksen (6,9 l/100 km) alittaminen onnistuu helposti, kun nopeus pysyy alle moottorinopeuksien.

Alustarakenteessa pyöränriipustus on varustettu edessä joustintukirakenteella ja takana yhdystukiakselilla. Kallistuksenvakaajat ovat molemmilla aksleilla. Edessä ja takana on levyjarrut. Pysäköintijarru vaikeuttaa takapyörien levyjen navoissa oleviin rumpujarruihin. Jarrujärjestelmä on lukkiutumaton (ABS) ja jarruvoimanjako on tehty sähköisesti (EBD). Lisäksi jarrujärjestelmään kuuluu hätäjarrutehostin, vetoluis-tonesto sekä ajovakausjärjestelmä. Ohjaustehostin on täyssähköinen. Sen mainittavin etu on polttoaineen säästö. Ajovalot on toteutettu erillisillä lähi- ja kaukvaloheijastimilla. Myös pesurit kuuluvat varustukseen.

Corollan turvalaitteet koostuvat yhdeksästä turvatyynystä, vyönkiristimistä ja aktiivisista niskatuista. Törmäystestitulokset täydellä viisi tähteä. Huomionarvoisen seikka on myös se, että turvavarusteet ovat yhtä hyvät varusteluversiosta riip-

pumatta.

Sisätiloissa huomio kiinnittyy uuteen Optitron-tekniikalla toteutettuun mittaristoon monitoiminäyttöineen. Näytöt ovat erittäin selkeät jopa silloin, kun auringonvalo osuu niihin. Niiden täydellisen vastakohdan muodostavat radion ja lämmitysjärjestelmän näytöt, jotka ovat todella pienet, epäselvät ja vaikeasti luettavat lähinnä näyttöjen kiiltelevien lasien vuoksi. Varustetaso on runsas ja se sisältää mm. kahteen suuntaan säädettävän ohjauspyörän ja etupenkien korkeussäädöt. Takapenkin selkänojat ovat kaatuvat ja mahdollistavat näin pidemmänkin esineen sijoittamisen tavaratilaan. Takapenkeillä on kahdelle lastenistumelle kiinnityspisteet. Tavaratilan koko on 450 l, mutta koska tavaratilan saranat työntyvät syvälle tavaratilaan, niin ne vievät osan tavaratilan käytettävyydestä. Tavaratilassa on kuormansidontalenkit, valot ja sähköpistoke.

Ajokokemuksessa nousi selvästi esille uuden Corollan onnistunut äänieristys.

Moottorin ääntä ei juuri kuule normaalisissa ajossa. Ainoastaan voimakkaissa kiihdytyksissä ja suurilla pyörintänopeuksilla moottori kertoo olemassaolostaan. Moottorin hyvä vääntö laajalla käyntinopeusalueella tekee ajamisesta miellyttävän. Pienenä epäkohtana

ajomukavuudessa voi pitää koelaudan keskiosan teräviä ja kovia reunoja, jotka painavat ikävästi kuljettajan kassujalan sivuun. Sähköinen ohjaustehostin on onnistuttu saamaan juuri sellaiseksi, että ajaminen on vaivatonta ja miellyttävää. Edeltäjänsä verrattuna ohjaus on suuntavakaa, eikä "kipsaannu" suoraan ajettaessa ja ohjaus myös palauttaa hyvin. Sähköisiä ohjaustehostimia moititaan yleisesti siksi, että sähköinen vaste hukuttaa osan tuntumasta tiehen, mutta mihin tavallinen autoilija tällaista tuntumaa tarvitsee. Riittää, kun ohjaus on miellyttävä ja turvallinen.

Uusi Corolla on astunut uuteen mukavuusluokkaan niin ajoltaan, äänentömyydeltään kuin muotoilultaankin. Varustelu ja aktiivinen sekä passiivinen turvallisuus ovat kiitettävällä tasolla. Kun Corollan hinta (24 120 €) on kohdallaan ja kun sen jälleenmyyntiarvokin säilyy perinteisesti korkealla tasolla, voi uudelta Corollalta odottaa hyviä myyntilukemia.

Katsastusesimies
Matti Viitanen
Autotohtori Hakuninmaa